

## **Unter welchen Umständen hat ein Pilot die Sichtflugregeln grob fahrlässig verletzt, so daß die Luftkaskoversicherung nicht mehr zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist?**

Angewandte Normen: Nr. 4.1.11 AKB-Lu; § 61 VVG; §§ 28, 29 LuftVO

Gericht: LG Freiburg i. Br. vom 30. 9.1986 (Az.: 1 O 44/83)

Veröffentlicht in: VersR 1987 S. 879

---

### **Zum Sachverhalt:**

Ende März 1982 unternahm der Ehemann der Kl., Inhaber eines Privatpilotenscheins ohne Instrumentenflugberechtigung, mit einem bei der Bekl. kaskoversicherten Flugzeug einen Flug nach Südengland, an dem mehrere Passagiere teilnahmen. Auf dem Rückflug nach Freiburg i. Br. geriet die bei zumindest ausreichenden Sicht- und Witterungsbedingungen gestartete Maschine im Luftraum über den Vogesen in eine Schlechtwetterzone und stürzte in der Nähe von S. ab, wobei u. a. auch der Ehemann der Kl. den Tod fand.

Die Bekl. lehnte das Begehren der Kl. nach Schadensregulierung aus der Luftkaskoversicherung mit der Begründung ab, daß der Pilot den Absturz wegen Verstoßes gegen die Sichtflugregeln grob fahrlässig herbeigeführt habe.

Die Kl. erhob hierauf als Rechtsnachfolgerin des VN Klage auf Zahlung von 73 000 DM.

Das LG hat die Klage abgewiesen.

### **Aus den Gründen:**

Ein Anspruch der Kl. auf Ersatzleistung aus dem mit der Bekl. geschlossenen Luftfahrzeugkaskoversicherungsvertrag besteht nicht; denn der Unfall beruhte auf grob fahrlässiger Handlungsweise des Piloten.

Diese grobe Fahrlässigkeit liegt allerdings nicht in einem Unterlassen der gem. § 3 a LuftVO vorgeschriebenen Einholung von Flugwetterinformationen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme wurde sowohl am Schalter des Flughafens R. eine Wetterinformation als auch eine weitere, telefoni-

sche Information bei der Geophysikalischen Beratungsstelle in B. eingeholt...

Eine grob fahrlässige Handlungsweise liegt jedoch in der Verletzung der Sichtflugregeln gem. §§ 28, 29 LuftVO. Das Gericht erachtet es als erwiesen, daß der Pilot, der nicht Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung war, einen unter Sichtflugbedingungen angetretenen Überlandflug unter Instrumentenflugbedingungen fortsetzte, statt rechtzeitig umzukehren oder auszuweichen.

Nach der Beweisaufnahme steht fest, daß am Unfalltag in der Region von S. aufgrund der dort herrschenden starken Bewölkung und des Nebels Sichtflugbedingungen nicht mehr gegeben waren (wird ausgeführt).

Weiterhin ist erwiesen, daß der Pilot bei Annäherung an das Schlechtwettergebiet einen Steigflug auf 5000 oder 5500 ft unternahm – die Höhe der dortigen Wolkenobergrenze – und von dort aus Sprechfunkverkehr mit dem Flugplatz B. aufnahm, um Radarhilfe für das Durchstoßen eben dieser Wolken zu erbitten („for cloud breaking“), wozu er jedoch mangels Instrumentenflugberechtigung nicht befugt war! Dies und die Tatsache, daß der Pilot in den Funksprüchen unterschiedliche Angaben über die derzeitige Flugposition machte, beweist, daß schon zu diesem Zeitpunkt aufgrund der unzureichenden Sichtverhältnisse keine genaue Orientierung mehr gegeben war.

Dabei ist weiterhin als erwiesen anzusehen, daß der Pilot nicht von einer plötzlichen und unvorhersehbar einbrechenden Wetterlage überrascht wurde, sondern in Kenntnis der Witterungsumstände aufgrund der eingeholten Wettervorhersagen und trotz der eigenen Wahrnehmung der starken Bewölkung in den Vogesen sich zu einem rechtzeitigen Umkehren nicht entschlossen hat.

In diesem Verhalten ist eine grob fahrlässige Handlungsweise des Piloten zu sehen. Grobe Fahrlässigkeit bedeutet eine Sorgfaltspflichtverletzung in ungewöhnlich großem Maß, eine Außerachtlassung dessen, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen (BGHZ 10, 14 [16]; BGH VersR 84, 281 [283]), mithin das Nichtbeachten von einfachsten, ganz naheliegenden Überlegungen (Palandt/Heinrichs, BGB 44. Aufl. § 277 Rdz. 2 a)...

Die Flugsicherheitsregeln dienen der Abwehr typisch erwartbarer Gefahren. Gerade zum Zweck der Gefahrverhinderung aufgestellte Vorschriften geben jedoch regelmäßig einen Hinweis auf mögliche Gefahren. Ein Verstoß hiergegen bedeutet ein Sichhinwegsetzen über die Anzeichen dieser Gefahr und erfüllt mithin das Tatbestandsmerkmal der groben Fahrlässigkeit (Hanau in Münch. Komm. zum BGB 2. Aufl. § 277 Rdz. 6 f.). Die für den vorliegenden Fall bejahte Annahme einer groben Fahrlässigkeit des Piloten bei Verstoß gegen die Sichtflugregeln steht in Übereinstimmung mit der ganz überwiegenden Auffassung in der Judikatur (vgl. OLG Stuttgart VersR 79, 1051; OLG Saarbrücken VersR 84, 880; OLG Köln VersR 82, 252; LG Ravensburg VersR 82, 389; LG Bayreuth VersR 77, 349; LG Oldenburg VersR 76, 456)...